



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Poznaniu

LPO.410.033.01.2018

Pani
Agnieszka Hipś
Prezes Zarządu
Centrum Logistyczno-Inwestycyjnego
Poznań II sp. z o.o.

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/18/032 – Bariery rozwoju transportu intermodalnego

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Centrum Logistyczno-Inwestycyjne Poznań II sp. z o.o., ul. Rabowicka 6, 62-020 Swarzędz – Jasin (dalej: Spółka albo CLIP II)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Agnieszka Hipś, Prezes Zarządu, od dnia 13 marca 2018 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: Rafał Kierzkowski, Prezes Zarządu, od 26 lutego 2004 r. do 12 marca 2018 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	Wpływ inwestycji realizowanych z wykorzystaniem środków publicznych na rozwój przewozów intermodalnych.
Okres objęty kontrolą	Lata 2015-2018 (I półrocze), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem, jeśli miały związek z obszarem badań kontrolnych.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu
Kontroler	Artur Pigłas, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LPO/164/2018 z 3 października 2018 r.

(akta kontroli str. 1)

¹ Dz. U. z 2017 r. poz. 524, ze zm., dalej: ustawa o NIK

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie realizację przez CLIP II zadania pn. „Budowa intermodalnego terminalu kontenerowego w miejscowości Jasin k. Poznania” (dalej: projekt), dofinansowanego ze środków publicznych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 (dalej: POLiŚ).

Uzasadnienie oceny ogólnej

Spółka zrealizowała wskazany wyżej projekt zgodnie z umową o dofinansowanie zawartą z Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej: CUPT albo Instytucja Wdrażająca). Wykorzystane dofinansowanie przyczyniło się do uzyskania zakładanych efektów realizacji projektu polegającego na wybudowaniu terminalu kontenerowego łączącego drogowy oraz kolejowy środek transportu i zwiększenia skali obsługiwanych przewozów intermodalnych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego kontrolowanej działalności

OBSZAR

Wpływ inwestycji realizowanych z wykorzystaniem środków publicznych na rozwój przewozów intermodalnych

Opis stanu faktycznego

1. CLIP II, na podstawie umowy z dnia 24 października 2013 r. zawartej ze Skarbem Państwa reprezentowanym przez CUPT była beneficjentem dofinansowania realizacji jednego projektu pn. „Budowa intermodalnego terminalu kontenerowego w miejscowości Jasin k. Poznania”, w ramach POLiŚ.

(akta kontroli str. 7-46, 162-208)

2. Zgodnie z wnioskiem o udzielenie dofinansowania:

- Spółka funkcjonowała w obrębie grupy podmiotów gospodarczych prowadzących działalność logistyczną w zakresie magazynowania, transportu i usług towarzyszących,
- roczne możliwości przeładunkowe terminala istniejącego na terenie ww. grupy podmiotów wynosiły w 2013 r. (na etapie składania przez CLIP II wniosku o realizację projektu) [...] ³ jednostek TEU ⁴ na rok, przy możliwości składowania [...] ⁵ TEU.
- po przeprowadzonej przebudowie terminal dofinansowany ze środków POLiŚ uzyskał zdolności przeładunkowe na poziomie [...] ⁶.

(akta kontroli str. 85, 90)

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1330 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2018 r. poz. 419 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie możliwości przeładunkowych terminalu. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

⁴ Twenty-foot equivalent unit – jednostka pojemności równoważna objętości standardowego kontenera o wymiarach 20 × 8 × 8,5 stopy, czyli 6,10 × 2,44 × 2,59 metra.

⁵ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1330 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2018 r. poz. 419 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie możliwości przeładunkowych terminalu. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

⁶ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1330 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2018 r. poz. 419 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie możliwości przeładunkowych terminalu. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

3. We wniosku o udzielenie dofinansowania Spółka wystąpiła o wsparcie środkami publicznymi w ramach POLiŚ, z przeznaczeniem na budowę nowoczesnego terminalu przeładunkowego kontenerów łączącego dwa środki transportu – drogowy i kolejowy w miejscowości Jasin k. Poznania. Lokalizacja inwestycji dotyczyła linii kolejowej E20, stanowiącej element II transeuropejskiego korytarza Zachód – Wschód łączącego Berlin z Moskwą. CLIP II wystąpiła o środki z przeznaczaniem na rozbudowę m.in. o zjazd z toru E20, dodatkowe tory kolejowe, utwardzone place przeładunkowe, place składowania kontenerów, drogę dojazdową oraz miejsca parkingowe dla samochodów ciężarowych.

(akta kontroli str. 47-84)

4. Projekt zrealizowany przez Spółkę stanowił systemowe rozwiązanie umożliwiające przeładunek kontenerów pomiędzy środkami transportu kolejowego, a samochodowego, realizację podstawień kontenerów transportem samochodowym do klientów, składowanie, naprawę kontenerów, urządzeń przeładunkowych i wagonów. Planowanym efektem jego realizacji było przyczynienie się do zwiększenia udziału transportu intermodalnego w przewozach ładunków oraz zmniejszenia negatywnego oddziaływania ruchu drogowego na środowisko naturalne.

(akta kontroli str. 47-84)

5. Łączne nakłady poniesione na realizację projektu wyniosły [...] ⁷, z tego uzyskane i wydatkowane środki publiczne w ramach POLiŚ to 23.905,2 tys. zł.

(akta kontroli str. 437-456, 494-496)

W ramach ww. kwoty (23,9 mln zł) dofinansowano m.in. koszty: opracowania dokumentacji niezbędnej do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, dokumentacji projektowej oraz wykonawczej dotyczących terminala, realizacji robót budowlanych obejmujących wykonanie układu drogowego, obiektów budowlanych i elementów zagospodarowania terenu, układu torowego w tym zjazdów, a także wykonania instalacji energetycznych, sieci trakcyjnej, odwodnienia, sieci sanitarnych, przyłącza sieci wodociągowej i hydrantowej, przyłącza i sieci kanalizacji sanitarnej.

Ponadto ze środków POLiŚ dofinansowano zakup: nieruchomości, sprzętu i wyposażenia bocznic kolejowej, systemu informatycznego do zarządzania terminalem kontenerowym, a także dofinansowano koszty zarządzania projektem obejmujące nadzór nad robotami budowlanymi, wydatki osobowe oraz działania informacyjno-promocyjne.

(akta kontroli str. 209-456)

Zakupione i wytworzone w ramach projektu składniki majątku rzeczowego Spółki ujęto w ewidencji środków trwałych CLIP II.

(akta kontroli str. 493)

6. W wyniku przeprowadzonych oględzin terminalu stwierdzono wykonanie m.in.: miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych oraz pojazdów osobowych, placu przeładunkowego składającego się z drogi ładunkowej, powierzchni odstawczej dla kontenerów, placu manewrowego dla reach stacker-ów⁸. Układ drogowy terminalu umożliwiał obsługę samochodów ciężarowych, członowych oraz przeładunku

⁷ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1330 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2018 r. poz. 419 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie nakładów finansowych przedsiębiorstwa. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

⁸ Wózków używanych do przewożenia kontenerów (dosłownie: wózków wysokiego składowania).

kontenerów z transportu kolejowego na plac odstawczy lub bezpośrednio na samochody. Stanowiska odstawcze posiadały dostęp do gniazd elektrycznych i instalacji hydrantowej. Na terenie terminalu wykonano m.in. dwukondygnacyjny budynek operacyjny, budynek portierni i budynek pompowni. Do terminala doprowadzone zostały tory kolejowe zapewniające poprzez układ istniejących torów bocznicowych i rozjazdów dojazd do stacji Swarzędz, przez którą przebiega linia kolejowa nr 3⁹. Do placu przeładunkowego doprowadzono cztery tory przeładunkowe. Terminal wyposażony został w sprzęt do przetaczania wagonów (m.in. lokomotywy manewrowe) oraz reach stacker-y do przenoszenia ładunków kontenerowych i naczep intermodalnych. Na płycie kontenerowej znajdowało się kilkadziesiąt kontenerów w większości o rozmiarze 40 TEU albo 45 TEU oraz kilkadziesiąt naczep intermodalnych. Na torach bocznicowych znajdowały się składy towarowe składające się z wagonów intermodalnych (przewożących naczepy intermodalne) oraz lawety kolejowe (przewożące samochody osobowe).

(akta kontroli str. 485-492)

7. Terminal zlokalizowano w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej E20, stanowiącej ciąg transportowy: Kunowice-Poznań-Warszawa-Terespol – II część Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód – Wschód łączącego Berlin z Moskwą. Znajduje się on na 288 kilometrów ww. linii kolejowej oznaczonej według wykazu i numeracji PKP PLK jako linia kolejowa nr 3. Terminal połączony jest z tą linią kolejową poprzez układ torów bocznicowych łączących go ze stacją Swarzędz. Odległość płyty terminalowej od tej stacji wynosi ok. dwa kilometry.

(akta kontroli str. 475, 503)

8. Do terminalu doprowadzona została droga powiatowa nr 2512P zapewniająca jego bezpośrednie połączenie z siecią dróg publicznych. Droga ta zapewniała dogodny dojazd (około 400 m) m.in. do drogi krajowej nr 92 (równoległej do autostrady A2). Terminal poprzez sieć dróg samorządowych i krajowych posiadał dostęp do sieci dróg ekspresowych i autostrad. W odległości około 10 km od terminalu znajdowały się dwa węzły drogowe łączące odpowiednio: drogę krajową nr 92 oraz drogę wojewódzką nr 434 z drogą ekspresową S5. W zależności od wyboru wariantu połączenia drogowego, odległość od terminalu do węzła drogowego łączącego terminal z autostradą A2¹⁰ wynosiła około 14 albo 22 km.

(akta kontroli str. 503)

W 2014 r. Zarząd Dróg Powiatowych w Poznaniu wraz z Gminą Swarzędz zakończył realizację inwestycji drogowej obejmującej m.in. budowę wiaduktu nad torami kolejowymi, odcinka drogowego oraz skrzyżowania z drogą krajową umożliwiając połączenie ulic położonych w południowej części Swarzędza z drogą krajową nr 92¹¹. Inwestycja ta umożliwiła zmianę układu komunikacyjnego poprzez stworzenie alternatywnego ciągu komunikacyjnego dla mieszkańców oraz przedsiębiorców posiadających nieruchomości w południowej części Swarzędza (teren specjalnej strefy ekonomicznej). Inwestycja ta umożliwiła też odciążenie wiaduktu, dróg i skrzyżowań ulokowanych w centralnej części Swarzędza (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434) poprzez rozłożenie potoków ruchu pomiędzy dwa wiadukty i rozdzielenie ruchu ze strefy aktywizacji gospodarczej od ruchu z pozostałych kierunków.

W ramach pierwszego etapu realizacji ww. inwestycji, której inwestorem była Gmina Swarzędz, wybudowano wiadukt nad linią kolejową E-20, łącznik pomiędzy drogą

⁹ Kunowice – Warszawa Zachodnia.

¹⁰ Poprzez drogę ekspresową S5.

¹¹ Odcinek Poznań – Września.

krajową nr 92 i ulicą Rabowicką w Swarzędzu, infrastrukturę towarzyszącą w postaci m.in.: poboczy, ciągów pieszo-rowerowych, oświetlenia i kanalizacji deszczowej. Zrealizowana inwestycja o wartości 18,9 mln zł umożliwiła, jako jeden z elementów jej oddziaływania, połączenie nieruchomości na których wybudowano terminal intermodalny z siecią dróg publicznych¹².

(akta kontroli str. 496-498)

9. Zgodnie z umową o dofinansowanie (aneks z dnia 24 lipca 2015 r.) dla monitorowania realizacji projektu ustalono dwa wskaźniki: (1) wskaźnik produktu określony jako jeden wybudowany intermodalny terminal kontenerowych oraz (2) wskaźnik rezultatu wyrażony jako wielkość obsługowanych ładunków w ilości [...] TEU/rok. W 2016 r. Spółka obsłużyła [...] TEU, liczone odrębnie jako operacje wyładunku lub załadunku kontenerów lub naczep. Zgodnie z raportami CLIP II przekazanymi do CUPT, operacja wyładunku lub załadunku wykonywana jest każdorazowo z wykorzystaniem infrastruktury terminalowej. Kontenery lub naczepy są wyładowywane w części ogólnodostępnej, a następnie odstawiane przez pojazdy terminalowe na płytę kontenerową. Analogicznie, kontenery i naczepy wyładowane uprzednio z wagonów i składowane na płycie kontenerowej, są przeładowywane na samochody, każdorazowo z wykorzystaniem infrastruktury terminalowej. [...]¹⁵.

(akta kontroli str. 190-208, 461-474)

Rafał Kierzkowski Prezes Zarządu Spółki w latach 2004-2018 wyjaśnił, że zgodnie z metodologią stosowaną przez CUPT, do wskaźnika wliczana jest każda wykonana operacja z wykorzystaniem infrastruktury terminalowej. Tym samym rozładunek i załadunek to dwie odrębne operacje. Ponadto wskazał, że ma to również odzwierciedlenie w kalkulacji przychodów w arkuszach kalkulacyjnych składanych wraz z wnioskami o dofinansowanie przez terminale kontenerowe, gdzie każdej operacji (załadunkowi i rozładunkowi) przypisywane są odpowiednie stawki. Ówczesny Prezes Zarządu podkreślił, że ww. sposób obliczania wskaźnika przeładunków jest stosowany również przez inne terminale intermodalne korzystające ze wsparcia ze środków UE, a CUPT nie zgłaszało uwag lub zastrzeżeń do stosowanej metodologii wykazywania wskaźników, na żadnym z etapów projektu, tj. wniosku o dofinansowanie, przeprowadzanych kontrolach i raportowaniu po zakończeniu projektu.

(akta kontroli str. 483-484)

¹² Łączna wartość inwestycji obejmującej I i II etap wyniosła 28.209,8 tys. zł, z tego koszt I etapu 18.340,7 tys. zł oraz koszt II etapu 9.869,1 tys. zł. Źródła finansowania zadania: dofinansowanie do realizacji zadania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013 wyniosło 3.996,7 tys. zł, rezerwa subwencji ogólnej budżetu państwa 8.857,8 tys. zł, środki gminy Swarzędz 13.256,1 tys. zł, środki powiatu poznańskiego 1.959,5 tys. zł.

¹³ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1330 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2018 r. poz. 419 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie możliwości przeładunkowych terminalu. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

¹⁴ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1330 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2018 r. poz. 419 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie wolumenu obsługiwanych ładunków. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

¹⁵ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1330 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2018 r. poz. 419 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie wolumenu obsługiwanych ładunków. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

W zakresie zwiększenia ilości towarów obsługiwanych przez terminal, Prezes Zarządu wskazała, że jest to możliwe w wyniku rozwoju połączeń intermodalnych, które terminal już obsługuje [...]¹⁶.

(akta kontroli str. 476-482)

10. W latach 2007-2018 Spółka nie ubiegała się o dofinansowanie środkami publicznymi innych zadań inwestycyjnych niż objęte projektem w ramach umowy zawartej z CUPT w dniu 24 października 2013 r. Prezes Zarządu wyjaśniła, że wszystkie zamierzenia inwestycyjne zaplanowane i realizowane przez CLIP II do 2015 roku objęto ww. projektem.

(akta kontroli str. 476-482)

11. Po przeprowadzonej kontroli realizacji projektu, w dniu 17 września 2018 r. CUPT skierowała do Spółki zalecenia pokontrolne dotyczące podjęcia działań związanych z przedłużeniem umów dzierżawy terenów, na których zrealizowano projekt w terminie do końca I kwartału 2019 r., a także polecono zarządowi CLIP II niezwłoczne ustawienie w siedzibie Spółki tablicy pamiątkowej dotyczącej zrealizowanego projektu.

Prezes Zarządu poinformowała CUPT, że z wyprzedzeniem gwarantującym zachowanie 5-letniego okresu trwałości projektu (kwiecień 2021 r.) Spółka przeprowadzi wszelkie niezbędne działania zmierzające do przedłużenia umów dzierżawy (zawartych do 19 grudnia 2020 r. i 26 marca 2021 r.). Wskazała ponadto, że w I kwartale 2019 r. zostaną zainicjowane działania zmierzające do przedłużenia terminu obowiązywania umów, jednak w jej ocenie praktyka procedowania umów wskazuje, że decyzje ze strony dzierżawców podejmowane są w terminach bliższych zakończenia obowiązywania aktualnych umów. Prezes Zarządu podkreśliła, że ze względów technicznych nie istnieją obawy o możliwość wykorzystania dzierżawionego terenu w sposób inny niż na potrzeby projektu Spółki.

(akta kontroli str. 457-460)

Tablica informacyjna oraz tablica pamiątkowa dotyczące zrealizowanego projektu, w trakcie prowadzonej kontroli NIK, znajdowały się przy wjeździe na teren terminalu, a ponadto w siedzibie Spółki umieszczono tablicę pamiątkową.

(akta kontroli str. 504)

12. Prezes Zarządu w sprawie potencjalnych barier dla rozwoju transportu podała, że należy do nich zaliczyć:

- niewielkie odległości transportowe zniechęcające do wykorzystania kolei,
- brak wystarczającej ilości regularnych połączeń, utrudniający planowanie transportów potencjalnym klientom terminali,
- niekonkurencyjny w stosunku do transportu drogowego czas przewozów (w tym niska prędkość na głównych szlakach) oraz cena (przewozy intermodalne są około 12% droższe od drogowych),
- niejasną definicję transportu intermodalnego ze względu na różnorodność rozwiązań stosowanych w logistyce (kontenery, naczepy intermodalne, HC, transport naczep nieintermodalnych na wagonach - np. system modalohr¹⁷),

¹⁶ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1330 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2018 r. poz. 419 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie planów rozwoju połączeń intermodalnych i planów modyfikacji terminalu. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

¹⁷ W pełni zautomatyzowany system poziomego załadunku naczep. Do prawidłowego działania wymaga specjalnych wagonów wyposażonych w obrotową platformę, na którą wjeżdża pojazd z naczepą, a następnie (już sama naczepa) zostaje ustawiona równolegle do szyn.

- niepewną ulgę na transport intermodalny w opłacie za dostęp do torów PKP PLK i sposób jej przydziału, która nie przysługuje od wagonu intermodalnego, a od pełnego (100%) intermodalnego składu wagonów.

(akta kontroli str. 476-482)

Od momentu oddania do użytku terminalu intermodalnego nie występowały utrudnienia związane z przepustowością stacji kolejowej w Swarzędzu. Tory stacyjne łączące stację Swarzędz z bocznica kolejową CLIP II zapewniały przepustowość umożliwiającą płynną obsługę połączeń realizowanych do terminalu.

(akta kontroli str. 505-506)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków pokontrolnych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania.

Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Poznaniu. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Poznań, 10 grudnia 2018 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Poznaniu

Kontroler
Artur Pięgas
doradca ekonomiczny

Dyrektor
z up. Tomasz Nowiński
Wicedyrektor

.....
podpis

.....
podpis